

### III. DOPRAVA

#### 1. Charakteristika odvětví dopravy

Doprava je charakterizována jako činnost spjatá s cílevědomým **přemístováním** osob a hmotných předmětů v nejrůznějších objemových, časových a prostorových souvislostech za použití různých dopravních prostředků a technologií. Od průmyslových a zemědělských odvětví národního hospodářství se doprava odlišuje univerzálností výrobních spojení s jinými výrobními odvětvími. Zboží vyrobené v průmyslu nebo v zemědělství je připraveno ke spotřebě až tehdy, když je přepraveno na trh nebo do místa spotřeby. Proto dopravní proces představuje nezbytné pokračování procesu výrobního. S tím je také spjata vlastnost, jež je charakteristická pro dopravní výkony a většinu ostatních poskytovaných služeb. Touto vlastností je jejich neskladovatelnost. /Zelený/

Nutnost **přemístění** je dána (Strecková) nutností uspokojení výrobních a finálních potřeb, což vyplývá:

- U výrobních potřeb z rozporu umístění zdrojů těžby, výroby materiálů, polotovarů, výrobků a místy jejich dalšího zpracování, tj. jejich výrobní nebo konečné spotřeby ve výrobku. Jde o uplatnění společenské dělby práce, která je historicky dána rozvojem průmyslové výroby, ve které dochází ke specializaci a tím k nutné návaznosti výroby, kooperaci firem, k rozvinutí obchodu odděleného od výroby.
- U finálních potřeb z rozporu mezi místem existence člověka a místem uspokojení jeho společenských a individuálních potřeb.

Společenskými jsou podle teorie veřejné ekonomie následující potřeby: potřeba organizovaného uspořádání společnosti (dostupnost veřejné správy), potřeba ochrany osoby a jejího majetku (mobilita policie), potřeba zajištění spravedlnosti (dostupnost justice a „služeb“ vězeňství) a potřeba ochrany území (mobilita a logistika armády).

Individuálními jsou podle teorie veřejné ekonomie následující potřeby: potřeba výživy, odívání, bydlení, potřeba ochrany zdraví (zdravotnictví, sociální služby, tělesná výchova a sport), vzdělávání (školaství všech stupňů, celoživotní vzdělávání), dopravy (propojuje člověka s místem uspokojení potřeby), poznání a informací (media, věda a výzkum), potřeba estetických zážitků (kultura, turistika atd.). Dále potřeby související s existencí člověk, tj. životní prostředí, zaměstnanost a sociální zabezpečení.

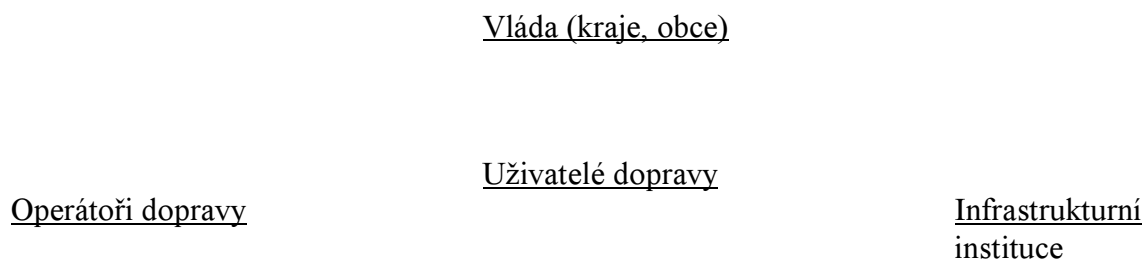
Doprava patří mezi významná odvětví národního hospodářství každého státu. Působí jako stabilizující a integrující faktor především z hlediska regionálního, ale i v širších mezinárodních souvislostech v návaznosti na integrační a globalizační tendence současné společnosti. Vytváří síťový systém a z ekonomického hlediska **specifický trh dopravních služeb**, o jehož funkčnosti lze rozhodovat **pouze jako o celku**, v němž je každému oboru dopravy umožněno realizovat to, co dokáže nejlépe a nejefektivněji. Z hlediska trhu dopravních služeb (dopravního podnikání) je vhodné z ekonomických, technických i technologických důvodů od sebe odlišit **nákladní a osobní dopravu**. Dále je třeba rozlišovat **přepravení proces**, který je spjat s přemístěním cestujících či zásilky, což je spojeno s řadou administrativních úkonů (způsob podání zásilky, uzavření přepravní smlouvy, sjednání ceny atd.) a **dopravní proces**, jenž je reprezentován organizací a řízením pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravní proces je organizován dopravním podnikem, zatím co dopravní proces je determinován požadavky zákazníka.

Na trhu **dopravních služeb** vystupují jako **poptávající** uživatelé dopravy, kterými jsou **přepravci** v nákladní dopravě a **cestující** v osobní dopravě (vč. individuální dopravy automobilové, cyklistické apod.). **Nabízejícími** na trhu dopravních služeb jsou **operátoři dopravy**, případně vlastníci dopravní infrastruktury. Jde o podnikatelské subjekty, které nabízejí uživatelům své dopravní prostředky a služby a bezprostředně zabezpečují a usměrňují dopravní proces a o instituce veřejné správy (infrastrukturní agentury), která vlastní dopravní infrastrukturu. Jedná se o **dopravce** (dopravní podniky, živnostníci), nejrůznější zprostředkovatelské agentury (zasílatelské, turistické apod.), kteří svým klientům zajišťují všechny potřebné služby a jednají za ně s příslušnými dopravci či orgány veřejné správy, pojišťovny apod.

**Infrastrukturní instituce (agentury)** jsou subjekty a organizace veřejné správy, jejichž základní funkcí je péče o výstavbu a údržbu dopravních cest (př. Správa a údržba silnic, Ředitelství silnic a dálnic, Správa železniční dopravní cesty, Česká správa letišť). Pečují o zajištění bezpečného provozu na dopravních cestách a poskytují různé služby pro uživatele i pro operátory dopravy. Jsou nositeli nabídky kapacity dopravních cest ve vztahu k uživatelům i operátorům, kteří jich využívají. Jsou vlastníky nebo správci dopravních cest a dalších zařízení s nimi souvisejících a vykonávají dohled státní správy nad provozem a dopravních cestách, pokud tato činnost není přímo vymezena specifickým institucím státní správy (př. Drážní úřad, Státní plavební správa, Úřad pro civilní letectví, dopravní úřady ÚSC).

**Vláda** představuje v soustavě ekonomických subjektů orgán, který z titulu výkonné moci státu prosazuje svými opatřeními dopravní politiku jako formu hospodářské politiky státu v dopravě. V rámci dopravní politiky vytváří a zabezpečuje obecné podmínky činnosti, dlouhodobé cíle rozvoje dopravy, provádí opatření vyplývající z mezinárodních smluv a podmínek EU a prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury financuje rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest (podrobněji viz příloha č. 1 kapitoly). Významným partnerem jsou pro vládu kraje a obce s rozšířenou působností (obce III.), které zabezpečují v dopravě výkon státní správy, přenesené na ně ze zaniklých okresních úřadů.

Obrázek 1 Subjekty na trhu dopravních služeb



*Pramen: Zelený, upraveno autorem kapitoly*

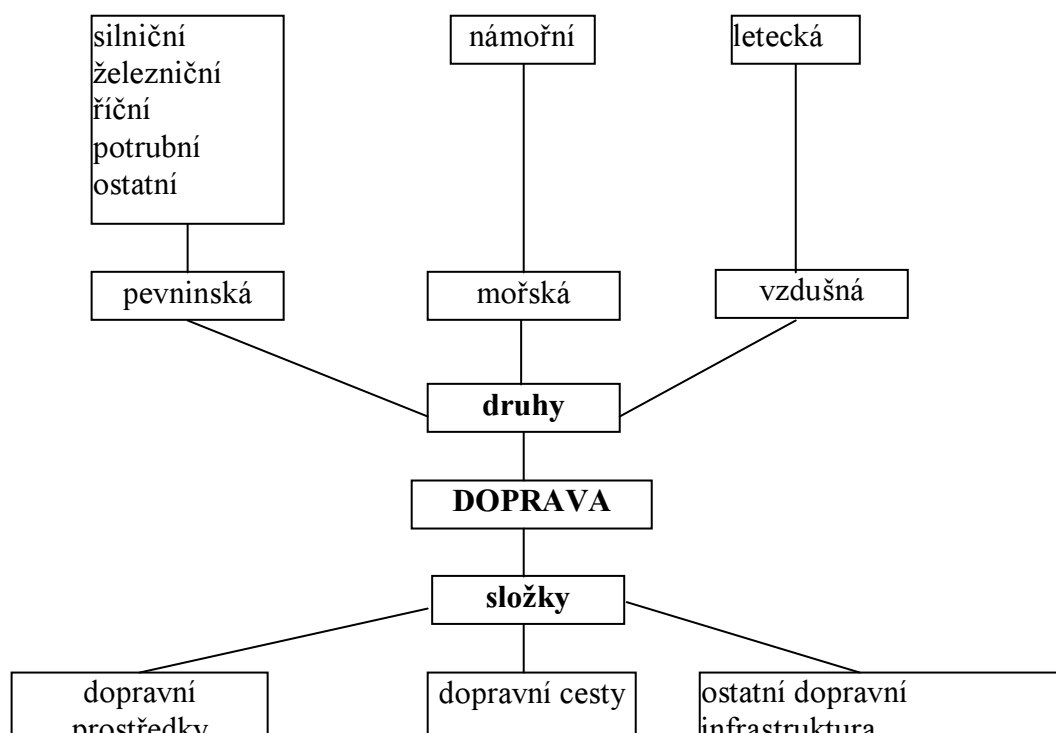
Z výše uvedeného vyplývá, že doprava jako systém je ovlivněna:

- celospolečenskou objednávkou, která vyžaduje snižování nákladů, existenci kvalitních dopravních cest, a kvalitní legislativou,
- občanskou objednávkou, v níže je vyjádřena potřeba občanů být dobře obslouženi dopravou, která bude co nejméně obtěžovat svými důsledky, tj. zápornými externalitami (emisními, hlukovými a znečišťujícími životní prostředí),
- finančními možnostmi občanů, obcí, krajů a státu.

Dopravní infrastruktura ve formě sítě dopravních cest a dopravních prostředků tvoří jednu ze složek tzv. **komunikační infrastruktury**. Je tedy součástí širšího infrastrukturního systému, který je tvořen dopravními sítěmi, spojovými sítěmi, energetickými a dalšími sítěmi. V rámci této infrastruktury se uplatňuje klíčová úloha právě infrastruktury dopravní.

V textu první části byla prezentována různá kritéria pro členění technické infrastruktury. Následně jsou demonstrována technická a prostorová kritéria na příkladu dopravy s využitím níže uvedeného schéma, která současně prezentuje dopravní soustavu ČR. Ekonomickému kritériu je věnována samostatná kapitola.

Schéma 1 Složky a druhy dopravy



Pramen: Brinke J.: Úvod do geografie dopravy, Karolinum, Praha 1999

### Druhy dopravy

- **Osobní doprava veřejná:** železniční, autobusová, letecká, městská hromadná, taxislužba, pasivní (zaparkovaná). **Osobní doprava neveřejná:** podniková, individuální automobilová (IAD), statní individuální (cyklistická, pěší).
- **Nákladní doprava veřejná:** železniční, silniční, vodní, letecká. **Nákladní doprava neveřejná:** silniční na vlastní účet, železniční (vlečky), potrubní.

V praxi jsou využívány všechny druhy dopravy, ale s různou intenzitou. Vyplývá to již z historického vývoje, kdy byla pro dopravní infrastrukturu charakteristická určitá posloupnost dominance ve střídání jednotlivých druhů dopravy. Prakticky ve všech zemích bylo pořadí následující: říční – železniční – silniční – letecká infrastruktura, při zachování trvalé role infrastruktury námořní a specifického významu potrubních sítí. Posloupnost dominantního postavení je objektivně dána přednostmi toho kterého typu dopravní infrastruktury a na ní používaných dopravních prostředků. Jedná se zejména o rychlost, dostupnost a výkonnost při zajišťování přepravy.

Dopravní infrastruktura je přímo ideální typ infrastruktury, který má své zastoupení prakticky ve všech kategoriích v **prostorovém členění** infrastruktury. Z tohoto hlediska jde o úroveň nadnárodní, vnitrostátní, regionální i lokální.

## 2 Specifika ekonomiky dopravy

Ekonomický charakter (tj. druh hospodaření dle dosaženého výsledku) je v případě dopravní infrastruktury velmi specifický. Zde je třeba rozlišovat jednotlivé druhy dopravy na osobní a nákladní, dále veřejnou osobní dopravu, která zajišťuje dopravní obslužnost, městskou hromadnou dopravu a veřejnou linkovou dopravu atd. Lze konstatovat, že dopravní infrastruktura prostřednictvím konkrétních druhů dopravy prochází napříč všemi třemi kategoriemi (hospodaření se ziskem, vyrovnané, se ztrátou).

Protože doprava má strategický význam v oblasti hospodářské, politické, kulturní, bezpečnosti a obrany státu, omezuje stát dopravce v rozhodování o struktuře a podmínkách dopravy. Tak cíleně přechází doprava z čistě tržního statku na statek smíšený s různou silou státních zásahů v jejich jednotlivých oborech. Specificky se projevuje tato zvláštnost odvětví dopravy v následujících ekonomických aspektech:

- a) **regulační opatření v dopravě,**
- b) **poptávka a nabídka služeb dopravních oborů,**
- c) **optimalizace dopravy,**
- d) **tvorba cen v dopravě.**

Ad a) **Cílem regulačních opatření státu v dopravě je:**

- ochrana životního prostředí,
- podpora vybraných územních částí (regionů) či skupin obyvatel,
- ochrana přepravců a cestujících před zneužitím monopolního postavení,
- ochrana dopravců před nežádoucí (ničivou) konkurencí,
- zvýšení samostatnosti přepravců při tvorbě cen,
- zajištění přístupu dopravců na dopravní trh.

Zásahy státu do tržních mechanismů v dopravě představují relativně vysoké výdaje z veřejných rozpočtů, což vede každý stát k citlivému zvažování velikosti regulačních opatření.

Ad b) **Poptávka a nabídka služeb dopravních oborů**

Poptávka po dopravě je poptávkou **odvozenou**. Nevzniká tedy uvnitř oborů dopravy, nýbrž je odvozena z motivů, které existují mimo dopravní sektor (přítomnost v zaměstnání, lékařské ošetření, dostupnost služeb veřejné správy, cesta za kulturou a vzděláním, cestovní ruch atd.). Další charakteristikou poptávky po dopravě je obvykle určena pro specifické uživatele, ve specifických časech na specificky prostorovém uspořádání.

Faktory ovlivňující **poptávku** po dopravě:

- společenská (sociální) poptávka, tj. požadavek společnosti na určitou úroveň a spektrum dopravních služeb,
- cena, která v této souvislosti nezahrnuje pouze peněžní náklady – jízdné, ale i další cenové komponenty (časové náklady, čekání, nejistota) a která v souhrnu představuje náklady uživatele, které je ochoten za dopravní službu zaplatit,
- úroveň příjmů – jejich růst podporuje poptávku po individuální dopravě v neprospěch veřejné dopravy,
- ceny ostatních dopravních služeb usilujících o získání zákazníka,
- vkus, záliba, moderní trendy.

Faktory ovlivňující **nabídku** dopravy:

- institucionální požadavky a omezení, jimiž jsou regulační opatření a tržní podmínky určované státem,
- technologie, na níž závisí především dopravní náklady (kapacita, rychlost a z toho vyplývající výkon, pohonná média a jejich cena),
- provozní strategie dopravce, tzn. využití technologie, chování a cíle dopravce,
- chování uživatele, který se rozhoduje tak, že volí pro sebe optimální nabídku přepravy.

Ad c) **Optimalizací dopravy** se rozumí:

- obecné řešení problému převisu nabídky nad poptávkou,
- vytvoření alespoň přibližně stejných podmínek pro všechny obory dopravy a to jak u osobní, tak nákladní dopravy,
- harmonizace dopravních systémů tak, aby systémy spolupracovaly v energii, výhodně pro zákazníky.

Ad d) **Tvorba cen v dopravě**

Stanovení ceny v dopravě není pouze otázkou kalkulace vlastních nákladů a k nim stanoveného procenta zisku. Při rozhodování o ceně se musí brát v úvahu další faktory, jako například budoucí spotřebitelskou poptávku, ceny konkurence, náklady dopravce. Kombinace těchto faktorů tvoří základ jednotlivých metod tvorby cen v dopravě: Tvorba cen založená na respektování hodnotového systému zákazníka a konkurenčního prostředí a tvorba cen s využitím nákladů. Při oceňování přepravních služeb se projevují také problémy související s ekonomickou a sociální funkcí dopravy. Soukromí dopravci se snaží stanovit cenu tak, aby bylo dosaženo „blahobytu“ dopravců, veřejné podniky mohou stanovovat ceny tak, aby zvýšily „blahobyt“ spotřebitelů.

Motivací soukromého podniku je maximalizace zisku a proto cenová úroveň závisí na stupni konkurence na přepravním trhu. V dokonale konkurenčním prostředí nemůže žádný dopravce dosáhnout dlouhodobě nadnormativních zisků, protože by vyvolal vstup nových subjektů na trh. Pokud chybí konkurence a volnost při stanovení cen, musí zakročit vláda formou regulačních opatření.

**Tvorba cen založená na respektování hodnotového systému zákazníka a konkurenčního prostředí** prezentují následující tři přístupy:

- **Cena jako vyjádření hodnotového (užitkového) systému zákazníka**, je odvozená od hodnoty (užitku) , kterou přepravní službě připisuje zákazník. Základem ceny nejsou náklady provozovatele dopravy, ale to, jak vnímá přepravní službu cestující nebo přepravce.
- **Cena založená na psychologickém oceňování**, vychází z toho, jak zákazník vnímá cenu přepravy jako ukazatel úrovně kvality přepravní služby. Takovýto způsob určování ceny je mimořádně náročné na získání objektivních informací souvisejících s cenovou elasticitou poptávky, které se těžce získávají prostřednictvím náročných dopravních průzkumů.
- **Cena určovaná na základě cen konkurence (například u letecké dopravy)**, nevyhází z vlastních nákladů dopravce, ale zcela z cen konkurence.

**Nákladový přístup k tvorbě cen** vychází z myšlenky, že cena by měla minimálně pokrýt náklad realizace a odbytu přepravní služby a současně umožnit přepravci přiměřený zisk. Existují zde zásadně dvě metody a to metoda založená na úplných nákladech a metoda založená na marginálních nákladech.

Náklady v dopravě lze kromě základního kalkulačního členění uvedené v první části publikace dělit dle pohledu subjektů dopravní infrastruktury na:

- a) Náklady uživatelů – cena, kterou uživatelé platí za přepravu a přemístování. Uživatelé tuto cenu poměřují kritériem užitečnosti, výhodami a prospěchem, který jim plyne jako výsledek rozhodnutí pro určitý druh přepravy.
- b) Náklady operátorů – přímé náklady podnikatelských subjektů v dopravě. Jsou dotčeny charakterem a oborem podnikání. Kritériem jejich vynakládání je finanční efektivnost.
- c) Náklady infrastruktury – tvoří je účelově sestavený blok, do něhož jsou zahrnuty:
  - náklady na výstavbu, modernizaci a údržbu dopravních sítí,
  - náklady vyvolané provozem na dopravních sítích, jež zatěžují v různé míře a v různých souvislostech jiné subjekty.

Takto strukturovaná analýza nákladů dopravy (dle hlavních skupin subjektů) je potřebná zejména proto, že problematika nákladů v dopravě překračuje rámec obecné nákladové analýzy. V dopravě je zřetelná tendence k trvalému růstu nákladů a právě chování výše uvedených subjektů může vývoj nákladů rozhodujícím způsobem ovlivnit.

### 3 Dopravní politika ČR a EU

Základním cílem dopravní politiky ČR je realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a věcí jako nutný atribut naplnění požadavků Listiny základních práv a svobod i požadavků svobodného obchodu a optimální podpory udržitelného rozvoje přiměřeným dotvářením dopravního systému. Tento základní cíl je realizován průběžně přijímanými dokumenty vlády (usnesení) a parlamentem přijímanou legislativou, která se mimo prosazení uvedeného základního cíle také v předcházejícím období přizpůsobovala legislativě EU. V příloze č. 3 je uveden příklad opatření, která vláda schválila svým usnesením v roce 1999 pod názvem „Návrh rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“. Dopravní politika je **proces**, který se skládá z řady fází, jako například: formování vizí, tvorba návrhů politik odvětví a oborů, rozhodovacího procesu o návrhu dané dílčí politiky a samotné implementace. Podílí se na ní řada aktérů a to **subjektů** (nadanárodní instituce, stát, státní správa krajů a obcí) a

**objektů** (jednotlivec, rodina, domácnost, skupina lidí, kraje, obce, euroregiony, operátoři dopravy, zaměstnavatelé, infrastrukturní agentury).

Dopravní politikou se rozumí **cílevědomá činnost státu**, která je úzce spjata s výkonem státní správy (vč. krajské a obecní) v odvětví dopravy. Je realizována **různými nástroji**, kterými jsou:

- Obecně závazné právní předpisy a normy včetně komunitárního práva EU,
- Systém daní a poplatků, tarify, ceny.
- Veřejné rozpočty včetně státních fondů a s jejich využitím spojená přímá nebo nepřímá finanční podpora.
- Státní a obecní účast v podnikání.
- Závazky plynoucí ze sjednaných mezinárodních smluv.

Od roku 2001 se stal téměř výlučným zdrojem financování dopravní infrastruktury (nikoliv dopravy jako takové), kromě zahraničních zdrojů (jakým byl např. předvstupní program EU ISPA), Státní fond dopravní infrastruktury (zákon č. 104/2000 Sb.). Účelem SFDI je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě toho SFDI poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu (podrobněji viz zákon).

V roce 2001 vydala Komise evropských společenství Bílou knihu s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“, s jejímiž zásadami a principy není dopravní politika ČR v zásadních rozporech. Tento dokument má zásadní význam pro další horizonty a směřování dopravní politiky v Evropě. Země EU si intenzivně uvědomují důležitost dopravní dostupnosti pro rozvoj jednotlivých sídel a celých území. Místní i celostátní dopravní sítě podléhají komplexnímu přehodnocování. Jsou sestavovány strategické plány jejich rozvoje. Jednotlivé dopravní systémy se již navrhuje v souladu s vizí sjednocené Evropy bez ohledu na státní hranice s cílem vytvořit plnohodnotnou celoevropskou dopravní síť.

## **4 Silniční doprava a pozemní komunikace – podrobně na [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)**

Pojem silniční doprava a pojmy související jsou vymezeny zákonem 111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění a doprovázející vyhláškou Ministerstva dopravy (dříve ministerstvo dopravy a spojů) ze dne 15.června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, které odpovídají znění obdobné legislativy uplatňované v zemích EU.

### **4.1 Vymezení pojmu silniční doprava, jejích oborů a segmentů dle platné legislativy**

1) **Silniční doprava je souhrn činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, tj. osobní doprava**, kterou se myslí linková osobní doprava, kyvadlová doprava, příležitostná osobní doprava, taxislužba, a dále přeprava zvířat a věcí, tj. **nákladní doprava** vozidly, jakož i přemísťování vozidel samotných po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu.

2) **Silniční doprava pro vlastní potřeby** je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu oprávněna podle zvláštních předpisů (živnostenský zákon) a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat a věcí.

- 3) Silniční doprava **pro cizí potřeby** je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat a věcí.
- 4) **Vnitrostátní silniční doprava** je doprava, kdy výchozí místo, cílové místo a celá dopravní cesta leží na území jednoho státu.
- 5) **Mezinárodní silniční doprava** je doprava, při níž místo výchozí a místo cílové leží na území dvou různých států, nebo doprava, při níž místo výchozí a cílové sice leží na území téhož státu, ale část jízdy se uskuteční na území jiného státu.
- 6) **Linková osobní doprava** je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou **veřejné linkové dopravy** nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jak vnitrostátně nebo mezinárodně. Při tom se rozumí:
- a) veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se **městskou autobusovou dopravu**,
- b) zvláštní linkovou dopravou doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.
- 7) **Mezinárodní kyvadlová doprava** je osobní doprava, kterou jsou předem vytvořené skupiny cestujících přepravovány více jízdami tam a zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné cílové oblasti, budou při pozdější jízdě přepraveny zpět do výchozí oblasti.
- 8) **Taxislužba je veřejná silniční doprava**, kterou se zajišťuje přeprava osob a jejich zavazadel osobními vozidly s obsaditelností nejvýše devíti osob včetně řidiče; přepravní služby taxislužbou se nabízejí a objednávky se přijímají prostřednictvím řidiče na stanovišti na stanovištích taxislužby, na veřejně přístupných pozemních komunikacích a jiných veřejných prostranstvích nebo prostřednictvím dispečinku taxislužby.
- 9) **Náhradní autobusová doprava** je veřejná linková doprava provozovaná namísto dočasně přerušené drážní dopravy na dráze celostátní, regionální, tramvajové, trolejbusové nebo na dráze speciální.
- 10) **Integrovanou dopravou** se rozumí zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně s dopravci nebo dopravci v silniční dopravě s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek. Výsledkem těchto činností je vytváření **integrovaných dopravních systémů (IDS)**.
- 11) **Kombinovaná doprava** je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, které při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu. Svoz a rozvoz v rámci kombinované dopravy je silniční doprava přepravních jednotek kombinované dopravy a silničních vozidel, pokud využijí též železniční nebo vodní dopravu, z místa jejich nakládky, případně vykládky do překladiště kombinované dopravy nebo z překladiště kombinované dopravy do místa jejich vykládky, případně nakládky.
- 12) **Okružní jízda** je mezinárodní příležitostná přeprava osob na objednávku po předem vyhrazené okružní trase, na níž je stejným silničním vozidlem přepravována stejná skupina cestujících.

#### 4.2 Veřejný zájem, veřejná a městská hromadná doprava (MHD)



**Veřejným zájmem v oblasti veřejné osobní dopravy** (zákon 111/1994 Sb.) se rozumí zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečení dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy prostřednictvím závazku veřejné služby.

**Závazkem veřejné služby v silniční dopravě** pro cizí potřeby se rozumí závazek, který přijal dopravce ve veřejném zájmu a který by jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal nebo by jej přijal jen zčásti. Závazek veřejné služby sjednává s dopravcem příslušný orgán státní správy nebo samosprávy s tím, že hradí dopravci prokazatelnou ztrátu vzniklou jeho plněním.

**Veřejnou silniční osobní dopravou** (vyhláška MD z 15.6.2000) je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, zavazadel, spoluzavazadel, věcí a živých zvířat vozidly ve veřejné linkové dopravě včetně městské autobusové dopravy (trolejbusy a tramvaje patří podle uvedené vyhlášky do **dražní osobní dopravy**).

**Městskou hromadnou dopravou (MHD)** je činnost dopravce spočívající v pravidelné přepravě osob, ručních zavazadel, spoluzavazadel a živých zvířat vozidly veřejné **dražní osobní dopravy** a veřejné **silniční osobní dopravy**, je-li doprava uskutečňována pro poskytování obecných přepravních potřeb na území města, případně jeho příměstských oblastí.

Nadnárodní institucí, která se zabývá oblastí služeb veřejné dopravy v příměstské, regionální a meziregionální dopravě (MHD), je Mezinárodní svaz pro veřejnou dopravu – International Union of Public Transport – UITP, který má celosvětovou působnost a sdružuje provozovatele městské a regionální osobní dopravy, jejich zástupců a dodavatelů. Má více jak 7000 členů v 80 zemích světa. Cílem jeho činností je výměna zkušeností mezi činiteli veřejné dopravy, podávání informací, provádění analýz odvětví dopravy včetně infrastruktury, vozového parku, organizace a správy. Svaz zastupuje zájmy svých členů ve vyjednávání s mezinárodními autoritami, propaguje veřejnou dopravu za účelem zlepšení **kvality života ve městě a ochrany životního prostředí**. Definuje optimální formu organizace a financování veřejné dopravy. Pořádá různé semináře k vybraným problematikám veřejné dopravy a každé dva roky Světový kongres a výstavu.

#### **4.3 Pozemní komunikace**

##### **Vlastníci pozemních komunikací**

Vlastníkem **dálnic a silnic I. třídy je stát**. Vlastníkem **silnic II. a III. třídy je kraj**, na jehož území se silnice nacházejí, a **vlastníkem místních komunikací je obec**, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba. Ministerstvo může smluvně převést výkon některých práv a povinností státu jako vlastníka silnic I. třídy na organizace správy a údržby silnic, jejichž zřizovatelem jsou kraje (dále jen "správce pozemní komunikace"), za cenu sjednanou v souladu s platnými cenovými předpisy.

##### **a) Státní správa a dozor na pozemních komunikacích**

**Státní správu** ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají **silniční správní úřady**, kterými jsou ministerstvo, krajský úřad a

obecní úřad obce s rozšířenou působností. Působnost silničního správního úřadu vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce v přenesené působnosti.

## **b) Státní správa a státní odborný dozor v silniční dopravě**

Vymezení působnosti státní správy a státního dozoru v silniční dopravě upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změně některých zákonů v platném znění (dále jen „zákon“) a to v hlavě V., ze které jsou převzaty následující základní informace. Podrobně viz zákon, který upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění), pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řídičská oprávnění a řídičské průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. Zákon má interakce s dalšími zákonnými normami, které se týkají silniční dopravy.<sup>1</sup>

### **4.4 Financování, výstavba a údržba silniční dopravní infrastruktury**

Výstavba a údržba silniční dopravní infrastruktury je v České republice realizována specializovanými institucemi, jejichž hospodaření je financováno ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), případně z rozpočtů krajů a obcí a fondů EU a jejichž činnost je vymezena kategorií pozemní komunikace. Jsou to:

**Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR)**, které je státní příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy. Základním předmětem činnosti ŘSD ČR je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím **dálnice a silnice I. třídy**, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení **výstavby a modernizace** dálnic a silnic I. třídy. Vnitřní organizační struktura je určena organizačním řádem. Vzhledem k celostátní působnosti ŘSD vykonává jejich třináct (v roce 2003) Středisek správy a údržby dálnic (SSÚD), respektive rychlostních silnic (SSÚRS) svoji činnost na území celého státu. Vykonávají správu a údržbu svěřeného úseku komunikace a jeho součástí, udržují je ve stavu odpovídajícím určenému účelu, zajišťují výkon letní a zimní údržby svěřeného úseku komunikace. Dále zabezpečují informační službu o sjízdnosti svěřeného úseku dbají na bezpečnost provozu a dopravy, předkládají návrhy na jejich zlepšení a účastní se jejich projednávání s policií ČR.

**Správa a údržba silnic (SÚS)**, příspěvkové organizace, jejichž zřizovateli jsou jednotlivé kraje, na jejichž území vykonávají správu, údržbu, opravy, evidenci a pravidelné prohlídky stavu **silnic II. a III. třídy** (včetně mostů), které jsou v majetku těchto krajů. Ředitele SÚS jmenuje a odvolává rada příslušného kraje.

---

<sup>1</sup> Například zákony v platném znění č.: 111/Sb., o silniční dopravě; 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích; 283/1991 Sb., o Policii České republiky; 200/1990 Sb., o přestupcích; 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích; 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Vyhlášky ministerstva v platném znění: ze dne 15. června 2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu; ze dne 7. srpna 2001 Sb., o technických prohlídkách a měření emisí vozidel; ze dne 29. června 2001 Sb., o registraci vozidel; 478 ze dne 30. srpna 2000/Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě (111/1994 Sb.); č. 87/1964 Sb., o řídičských průkazech. Nařízení vlády ČR 347 ze dne 30. srpna 2000/ Sb., kterým se stanoví výše poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice silničními motorovými vozidly.

**Specializované organizace** ve vlastnictví obcí typu s.r.o., a.s. (s většinou účastí obce) nebo příspěvkové organizace, které zajišťují údržbu a správu pozemních komunikací ve vlastnictví obcí. Rekonstrukci a výstavbu pozemních komunikací zajišťují ŘSD, kraje i obce prostřednictvím soukromých stavebních firem s využitím výběrového řízení podle zákona o zadávání veřejných zakázek.

Podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění je možné převedení výkonu některých práv a povinností státu v souvislosti s výstavbou, provozováním a údržbou dálnic prostřednictvím smluvního vztahu (forma „koncesionářské smlouvy“) na právnickou osobu (koncesionáře) vybranou postupem podle zákona a zadávání veřejných zakázek. Úhrada za výstavbu, provozování a údržbu dálnice je koncesionáři na základě koncesionářské smlouvy poskytována postupně v závislosti na ujednání o rozložení rizik, obsaženém v koncesionářské smlouvě, po dokončení výstavby dálnice z příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury. Koncesionářskou smlouvu uzavírá s koncesionářem Ministerstvo dopravy po projednání s Ministerstvem financí a schválení vládou a to nejméně na 25 let.

Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury byl zřízen podle zákona č. 104/2000 Sb. S účinností od 1.7.2000. Účelem FDSI je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských dopravních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby FDSI dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

## **5. Drážní doprava (dráhy železniční, tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální)**

### **5.1 Státní správa v drážní dopravě**

Výkon státní správy ve věcech drah je upraven zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zejména pak ustanoveními následujících paragrafů:

#### § 54

(1) Státní správu ve věcech drah vykonávají drážní správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a Drážní úřad.

(2) Působnost drážních správních úřadů vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce v přenesené působnosti.

#### § 55

Drážní úřad vykonává působnost podle tohoto zákona nebo podle zvláštního právního předpisu s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo obce.

#### § 56

Ministerstvo dopravy:

- a) rozhoduje o zařazení železniční dráhy do kategorie; zrušení celostátní nebo regionální dráhy po dohodě s Ministerstvem obrany,
- b) rozhoduje o změně kategorie dráhy celostátní na jinou kategorii železniční dráhy a o změně kategorie jiné železniční dráhy než dráhy celostátní na dráhu celostátní po dohodě s

Ministerstvem obrany,

c) je odvolacím orgánem ve správním řízení ve věcech upravených tímto zákonem proti rozhodnutí Drážního úřadu, Drážní inspekce a obcí.

## § 57

(1) Hlavní město Praha vykonává působnost podle tohoto zákona ve věci dráhy tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální dráhy s výjimkou:

- a) schvalování typu drážního vozidla,
- b) schvalování způsobilosti drážního vozidla,
- c) schvalování způsobilosti určených technických zařízení,
- d) rozhodování o osvědčení o odborné způsobilosti fyzických osob k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení,
- e) rozhodování o zastavení nebo omezení provozu určených technických zařízení a o odnětí průkazů jejich způsobilosti.

(2) Ostatní obce vykonávají působnost podle tohoto zákona ve věci dráhy tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální dráhy s výjimkou:

- a) schvalování typu drážního vozidla,
- b) schvalování způsobilosti drážního vozidla,
- c) schvalování způsobilosti určených technických zařízení,
- d) rozhodování o osvědčení o odborné způsobilosti fyzických osob k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení,
- e) rozhodování o zastavení nebo omezení provozu určených technických zařízení a o odnětí průkazů jejich způsobilosti,
- f) působnosti speciálního stavebního úřadu,
- g) vydávání průkazu způsobilosti k řízení lanových drah.

(3) Příslušnou k rozhodování podle tohoto zákona je obec, v jejímž územním obvodu se nachází dráha tramvajová, trolejbusová, lanová nebo speciální dráha. Jedná-li se o rozhodování o udělení licence, je příslušnou obec, v jejímž územním obvodu se bude nacházet výchozí zastávka drážní dopravy.

## 5.2 Legislativní hledisko drážní dopravy

Z legislativního hlediska lze vývoj za poslední období stručně zrekapitulovat následovně:

České dráhy byly zřízeny zákonem České národní rady čis. 9/1992 Sb. ze dne 20. prosince 1992 o Českých dráhách, jenž nabyl účinnosti dnem 1. ledna 1993 současně se zánikem České a Slovenské Federativní republiky a vznikem dvou samostatných států - České republiky a Slovenské republiky. České dráhy vznikly jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy.

Zákonem České národní rady čis. 212/1993 Sb. ze dne 9. července 1993 byl původní zákon o Českých dráhách s účinností od 13. srpna 1993 změněn a doplněn a jeho úplné znění vyhlášeno zákonem České národní rady čis. 218/1993 Sb. dne 13. srpna 1993.

Podmínky pro stavbu a provozování drah, provozování drážní dopravy, práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, jakož i výkon státní správy a státního dozoru ve věcech drah, vztahující se však na všechny druhy drah, nikoliv tedy jen dráhy železniční, pak stanovil Parlament České republiky zákonem o dráhách čis. 266/1994 Sb. ze dne 14. prosince 1994, jenž nabyl účinnosti 1. ledna 1995. Tento zákon byl třikrát měněn a doplňován a jeho úplné znění vyhlášeno zákonem čis. 35/2001 dne 26. ledna 2001.

Usnesením vlády České republiky čis. 766 ze dne 20. prosince 1995 byly železniční dráhy rozděleny na dráhy celostátní a dráhy regionální.

Zásadním zásahem do organizační struktury železniční dopravy v naší zemi se stalo rozdělení státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty, a to akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty na základě zákona Parlamentu České republiky čis. 77/2002 Sb. ze dne 5. února 2002. Ke vzniku obou jmenovaných nástupnických subjektů došlo dne 1. ledna 2003. K tomuto datu pozbyly platnosti zákony čis. 9/1993 Sb. i 212/1993 Sb.

Správa železniční dopravní cesty se tak stala garantem provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železničních drah České republiky.

### **5.3 Organizace a instituce působící v drážní dopravě (mimo Ministerstvo dopravy)**

#### **5.3.1 Drážní úřad – podrobně na [www.du-praha.cz](http://www.du-praha.cz)**

**Drážní úřad vykonává státní správu ve věcech drah s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstva dopravy nebo obce.**

Drážní úřad jako drážní správní úřad, je speciální stavební úřad pro stavby dráhy a na dráze, rozhoduje o vydání úředních povolení pro provozování dráhy, o udělení licencí pro provozování drážní dopravy, vydává osvědčení dopravce k provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních, vydává průkazy způsobilosti osob k řízení drážních vozidel, vydává průkazy způsobilosti určených technických zařízení tlakových, plynových, elektrických, zdvihacích, dopravních, kontejnerů a výměnných nástaveb a drážních vozidel, vydává osvědčení o odborné způsobilosti pro provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení v provozu, ukládá pokuty podle stavebního zákona a zákona o dráhách, vykonává státní stavební dohled a státní dozor ve věcech drah.

#### **5.3.2 Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (vznik 1.1.2003) – podrobně na [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz)**

##### **Předmět činnosti**

- hospodaření s majetkem vymezeným v § 20 zákona č. 77/2002 Sb.
- zajišťování provozování železniční dopravní cesty
- zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty
- zajišťování rozvoje a modernizace železniční dopravní cesty
- hospodaření s vymezenými závazky a pohledávkami Českých drah, s.o., existujícími ke dni vzniku ČD, a.s.
- přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky

##### **Předmět podnikání**

- činnosti vykonávané v rozsahu právního nástupnictví dle § 21 odst.2 zákona č. 77/2002 Sb.
- obstaravatelská činnost ve správě bytového a nebytového fondu
- reprografická činnost
- koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje a prodej
- ubytování v ubytovacích zařízeních (do třídy \*)
- inženýrsko technická činnost v investiční výstavbě
- pronájem reklamních ploch
- pronájem movitých věcí
- nakladatelská a vydavatelská činnost
- reklamní a propagační činnost

### 5.3.3 České dráhy, a.s. – podrobně na [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

Akciová společnost České dráhy vznikla 1. ledna 2003 jako jedna z nástupnických společností po státní organizaci České dráhy. Její založení proběhlo na základě zákona č. 77 / 2002 Sb.

České dráhy, a.s., patří mezi největší firmy v České republice a navazují na více než stošedesátiletou tradici železniční dopravy na území Čech, Moravy a Slezska. Jsou významným podnikem v mezinárodní železniční dopravě, členem důležitých evropských a světových institucí jako Mezinárodní železniční unie, Společenství evropských železnic a Organizace pro spolupráci železnic (Asie a Evropa).

Akciová společnost České dráhy nabízí přepravní a další služby na železnici, na základě objednávky a smluvního vztahu zajišťuje provoz na celostátních i regionálních tratích a provádí údržbu, opravy a modernizaci infrastruktury.

V nákladní i osobní dopravě se uchází o zakázky, a to nejen na liberalizovaném železničním trhu, ale i na celém přepravním trhu zahrnujícím také ostatní druhy dopravy.

## 6. Letecká doprava

### 6.1 Základní legislativa

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění zákona č. 189/1999 Sb., zákona č. 146/2000 Sb., zákona č. 258/2002 Sb., zákona č. 309/2002 Sb. a zákona č. 167/2004 Sb.

- Zákon č. 49/1997 Sb. je účinný od 1.4.1997 (vyhlášen v částce č. 17/1997 Sbírký zákonů), zákon č. 189/1999 Sb. je účinný od 1.11.1999 (vyhlášen v částce č. 64/1999 Sbírký zákonů), zákon č. 146/2000 Sb. je účinný od 12.6.2000 (vyhlášen v částce č. 46/2000 Sbírký zákonů), zákon č. 258/2002 Sb. je účinný od 28.6.2002 s výjimkou čl. I bodů 4, 8 a 9, které nabyly účinnosti dne 1.1.2003 Sb. (vyhlášen v částce č. 97/2002 Sbírký zákonů), zákon č. 309/2002 Sb. bude účinný od 1.1.2007 s výjimkou čl. XXXIII a XXXIV, které nabyly účinnosti dne 1.1.2004 (vyhlášen v částce č. 114/2002 Sbírký zákonů) a zákon č. 167/2004 Sb. je účinný od 1.5.2004 (vyhlášen v částce č. 57/2004 Sbírký zákonů).

- Vyhláška MDS č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním

letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 101/1999 Sb. a vyhlášky č. 244/2003 Sb.

- Vyhláška č. 108/1997 Sb. je účinná od 14.5.1997 (vyhlášena v částce č. 37/1997 Sbírky zákonů), vyhláška č. 101/1999 Sb. je účinná od 1.6.1999 (vyhlášena v částce č. 37/1999 Sbírky zákonů) a vyhláška č. 244/2003 Sb. je účinná od 1.9.2003 (vyhlášena v částce č. 81/2003 Sbírky zákonů).

• Vyhláška MD č. 17/1966 Sb., o leteckém přepravním řádu, ve znění vyhlášky č. 15/1971 Sb.

- Vyhláška č. 17/1966 Sb. je účinná od 29.3.1966 (vyhlášena v částce č. 6/1966 Sbírky zákonů) a vyhláška č. 15/1971 Sb. je účinná od 17.3.1971 (vyhlášena v částce č. 5/1971 Sbírky zákonů).

## **6.2 Organizace a instituce působící v letecké dopravě**

### **Pro výkon státní správy**

#### **Ministerstvo dopravy**

##### **Úřad pro civilní letectví – podrobně [www.caa.cz](http://www.caa.cz)**

Úřad pro civilní letectví (ÚCL) je správním úřadem. Byl zřízen dne 1.4.1997 zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání ve znění pozdějších předpisů, jako úřad pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví. Je podřízen Ministerstvu dopravy.

V čele úřadu je ředitel, kterého jmenuje a odvolává ministr dopravy, který rovněž schvaluje statut úřadu. Statut ÚCL byl schválen rozhodnutím ministra dopravy č. 781/97-KM ze dne 27.3.1997. Základní činnosti úřadu jsou uvedeny v ustanovení § 89 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. V souladu s ustanovením § 90 zákona o civilním letectví, pověření zaměstnanci úřadu vykonávají státní dozor v civilním letectví.

Činnost ÚCL je rozdělena do dvou sekcí a to sekce technické a sekce letově provozní, v jejichž čele stojí ředitel sekce a tři samostatných odborných útvarů a to odbor řízení letového provozu a letišť, odbor leteckých předpisů a odbor letového ověřování, v jejichž čele stojí ředitel odboru. Kancelář úřadu, která je rovněž součástí organizační struktury ÚCL má charakter odboru a plní úkoly spojené s odborným, organizačním a technickým zabezpečením činnosti ÚCL. Jednotlivé sekce se dále člení na odbory a následně na oddělení.

##### **Ústav pro odborně technické zjišťování příčin leteckých nehod – podrobně [www.uzpln.cz](http://www.uzpln.cz)**

Ustavení této nezávislé instituce vychází z širokého programu mezinárodních organizací, směřujícího ke zvýšení bezpečnosti civilního letectví a je i jedním z kritérií přijetí ČR do EU. Požadavky ES jsou dány Směrnicí Rady 94/56/ES ze dne 21.11.1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a událostí v civilním letectví.

K dosažení požadovaného standartu EU byl zákonem č. 258/2002 Sb. novelizován zákon č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o civilním letectví). Dle § 55 a (1) tohoto zákona byl Ústav zřízen. Vláda ČR usnesením č. 1006 ze dne 14. října 2002 schválila Statut Ústavu.

## **Pro řízení a odbavování letového provozu**

**Řízení letového provozu České republiky, státní podnik se sídlem v Praze** (zřízen vládou k 1.1.1996) – **podrobněji [www.ans.cz](http://www.ans.cz)**

Název odpovídá poslání organizace, tj. řídí letový provoz nad územím České republiky.

- Letiště Praha, s. p.
- Asociace leteckých provozovatelů ČR
- Letecká amatérská asociace ČR
- Aeroklub ČR
- Výzkumný a zkušební letecký ústav, a.s.
- Ústav leteckého zdravotnictví - Praha

## **7. Vodní doprava**

### **7.1 Základní legislativa**

- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 358/1999 Sb., zákona č. 254/2001 Sb., zákona č. 309/2002 Sb. a zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 118/2004 Sb.  
- Zákon č. 114/1995 Sb. je účinný od 1.10.1995 (vyhlášen v částce č. 30/1995 Sb.), z. č. 358/1999 Sb. je účinný od 14.1.2000 (vyhlášen v částce č. 111/1999 Sb.), zákon č. 254/2001 Sb. je účinný od 1.1.2002 (vyhlášen v částce č. 98/2001 Sb.), zákon č. 309/2002 Sb. je účinný od 1.1.2004 (vyhlášen v částce č. 114/2002 Sb.), z. č. 320/2002 Sb. je účinný od 1.1.2003 (vyhlášen v částce č. 117/2002 Sb.) a zák. č. 118/2004 Sb. je účinný od 1.5.2004 (vyhlášen v částce 39/2004 Sb.)
- Vyhláška MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí  
- Účinnost od 13.10.1995 (vyhlášena v částce č. 61/1995 Sb.)
- Vyhláška MD č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění vyhlášky MDS č. 83/2000 Sb.  
- Vyhláška č. 223/1995 Sb. je účinná od 13.10.1995 (vyhlášena v částce č. 61/1995 Sb.), vyhláška č. 83/2000 Sb. je účinná od 19.4.2000 (vyhlášena v částce č. 28/2000 Sb.)
- Vyhláška MD č. 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel  
- Účinnost od 13.10.1995 (vyhlášena v částce č. 61/1995 Sb.)
- Vyhláška MDS č. 84/2000 Sb., o způsobilosti osob k provozování vnitrozemské vodní dopravy pro cizí potřeby, ve znění vyhlášky MDS č. 467/2001 Sb.  
- Vyhláška č. 84/2000 Sb. je účinná od 19.4.2000 (vyhlášena v částce č. 28/2000 Sb.), vyhláška č. 467/2001 Sb. je účinná od 1.1.2002 (vyhlášena v částce č. 171/2001 Sb.)

### **7.2 Organizace a instituce působící ve vodní dopravě**

#### **Pro výkon státní správy**

**Ministerstvo dopravy**

**Námořní úřad ČR – podrobně [www.mdcz.cz/namorni-urad](http://www.mdcz.cz/namorni-urad)**



Úkoly Úřadu, plynoucí z Mezinárodní úmluvy OSN o mořském právu (Sdělení MZV č.240/1996 Sb.) Čl. 94 - Povinnosti státní vlajky, a dalších právních předpisů o námořní plavbě, vč. mezinárodních instrumentů IMO, ukládají povinnosti technického a jiného rázu státní správě - námořnímu úřadu, jehož funkci vykonává Ministerstva dopravy a operativně ji zajišťuje odbor plavby a vodních cest.

Poněvadž organizační řád Ministerstva dopravy tuto činnost přisuzoval odboru plavby a vodních cest pouze v obecné formě, udělil ministr dopravy, ve vazbě na zákon o námořní plavbě, pověření k výkonu všech funkcí spojených s činností námořního úřadu, které přísluší Ministerstvu dopravy, odboru plavby a vodních cest.

Činnost Námořního úřadu ČR zajišťuje de facto **oddělení námořní plavby**, jak naznačuje jeho název. Hlavní náplň činnosti je vše co souvisí s oblastí námořní plavby. Hlavní legislativní rámec činnosti určuje zákon 61/2000 Sb., o námořní plavbě a jeho prováděcí předpisy. V oblasti mezinárodního práva se jedná o mezinárodní úmluvy o námořní plavbě, uzavřené na půdě Mezinárodní námořní organizace (IMO) a Mezinárodní organizace práce (ILO).

### **Státní plavební správa – podrobně [www.stpspraha.cz](http://www.stpspraha.cz)**

Státní plavební správa (dále jen plavební správa) je správním úřadem, který vykonává státní správu a státní dozor při provozování plavby na vnitrozemských vodních cestách ve věcech stanovených zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších předpisů, jakož i zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).

Plavební správa byla zřízena zákonem č. 114/1995 Sb. ke dni 1. října 1995.

Plavební správa je podle zákona č. 219/2000 Sb. o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích organizační složkou státu podřízenou Ministerstvu dopravy dle zákona č. 114/ 1995 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Sídlo plavební správy je v Praze.

Podle zákona o vnitrozemské plavbě vykonává plavební správa působnost zejména v těchto věcech:

- a) vydává souhlas ke stavbám na sledovaných vodních cestách a stanoví podmínky pro jejich zřízení,
- b) vydává souhlas ke zřízení a provozování přístavů a ve správním řízení stanoví podmínky pro zřízení a provozování přístavů,
- c) povoluje zřízení vrakoviště plavidel v přístavu,
- d) vydává zvláštní povolení a stanoví podmínky pro užívání veřejného přístavu provozovatelem plavidla naloženého nebezpečnými věcmi,
- e) rozhoduje o odstraňování plavidla z veřejného přístavu na náklady jeho provozovatele,
- f) vydává povolení k provozování plovoucích těles na vodní cestě,
- g) vede plavební rejstřík České republiky a zapisuje do něj plavidla, která podle zákona podléhají evidenci,
- h) schvaluje způsobilost plavidel k provozu na vodní cestě vydáním lodního osvědčení a v případě plovoucího zařízení vydáním osvědčení plovoucího zařízení (dále jen osvědčení plavidla),
- i) vyznačuje vznik zástavního práva v osvědčení plavidla,
- j) schvaluje typ malého plavidla, plovoucího stroje a plovoucího zařízení a po schválení vydává průkaz způsobilosti typu plavidla,
- k) schvaluje přestavbu nebo opravu zasahující do konstrukce plavidla, jejímž důsledkem je odchylka od schválené způsobilosti typu plavidla,

- l) provádí namátkovou kontrolu vyrobených plavidel uváděných do provozu, zda se shodují se schváleným typem plavidla, a podle výsledků činí příslušná opatření,
- m) rozhoduje o zadržení a odejmutí osvědčení plavidla v případě jeho nezpůsobilosti k provozu,
- n) provádí cejchování plavidel a vydává cejchovní průkazy,
- o) schvaluje způsobilost určených technických zařízení na plavidlech,
- p) vydává oprávnění k provádění technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení na plavidlech,
- q) rozhoduje o omezení a zastavení provozu na dopravně významné vodní cestě
- r) povoluje umístění plavidel na vodní cestě, která podléhá evidenci v plavebním rejstříku a nemají platné osvědčení plavidla,
- s) stanoví minimální počet členů posádky plavidel a její složení,
- t) vydává průkazy způsobilosti k vedení plavidel, zadržuje průkazy způsobilosti, nařizuje přezkoušení odborné, nebo zdravotní způsobilosti člena posádky a přijímá rozhodnutí o omezení nebo zákazu výkonu příslušného oprávnění a o odnětí průkazu způsobilosti,
- u) provádí zkoušky odborné způsobilosti k provozování vodní dopravy pro cizí potřeby a vydává osvědčení o úspěšně vykonané zkoušce,
- v) vydává souhlas k umístění a přemístění plavebních znaků,
- w) rozhoduje o vydání povolení k provozu na vodních cestách České republiky pro zahraniční plavidla,
- x) ověřuje technickou a provozní způsobilost zahraničního plavidla, pokud není zřejmé z jeho dokladů, že technický stav zahraničního plavidla odpovídá podmínkám způsobilosti stanovených zákonem o vnitrozemské plavbě,
- y) provádí odborné šetření plavebních nehod a stanoví jejich příčiny,
- z) stanoví podmínky a vydává povolení k přepravě nebezpečných věcí a o vydaném povolení informuje příslušné krajské a obecní úřady, jejichž územním obvodem bude přeprava nebezpečných věcí uskutečněna,
- aa) vykonává státní dozor na sledovaných vodních cestách a provozu na nich podle § 42 zákona o vnitrozemské plavbě,
- bb) ukládá pokuty za porušení povinností uvedených v § 43 zákona o vnitrozemské plavbě,
- cc) projednává podle obecných předpisů o přestupcích porušení právních předpisů pro provozování plavby.

Plavební správa při své činnosti spolupracuje s obecními a krajskými úřady, s orgány Ministerstva vnitra a s ostatními orgány a organizacemi, které jsou kompetentní pro oblast státní správy ve vnitrozemské plavbě a vnitrozemských vodních cest.

Při zajišťování plavby na zahraničních úsecích vodních cest spolupracuje plavební správa též s příslušnými složkami státní správy sousedních zemí.

## **Shrnutí**

Text obsahuje potřebné, základní teoreticko-metodologické vstupy do problematiky odvětví dopravy a jejích základní oborů, tj. dopravy silniční, drážní, letecké a vodní. Vychází se z teorie veřejného sektoru, která staví potřebu přepravy osob, zboží a materiálu na jednu z nejdůležitějších potřeb za potřebami existenčními. Jde také o historický kontext neboť problém dopravy tížil lidstvo již od prvopočátku a každá další generační vlna se snažila dopravu ať již za potravou, za teplem, za přírodními zdroji nebo za nepřitelem, zlepšovat, modernizovat, inovovat.

Tato prioritní potřeba společnosti se z výše uvedených důvodů neobešla bez finanční, organizační a materiální pomoci státní správy (dříve vládnoucího panovníka, vládnoucí třídy),

ale také samosprávy, protože doprava má také významný vliv na konkurenceschopnost obce, regionu, kraje, státu, nadnárodních uskupení (př. EU, NATO). Tento prvek dopravy je v textu nejenom zdůrazněn v úvodu, ale prolíná se každou kapitolou, každým dopravním oborem a je zapotřebí, aby jste principy vstupů veřejné správy do jednotlivých oborů dopravy podrobně ovládali. Máte k nim přístup především prostřednictvím anoncovaných vstupů do informačních serverů úřadů a organizací státní správy, které se na procesu řízení či regulace problematiky dopravy podílejí. V tomto kontextu je nezbytné se také zaměřit na citovanou legislativu, kterou nemusíte „znám na doslova“, ale musíte ji umět rámcově vysvětlit ve vztahu k potřebám odvětví dopravy a jejím oborům.

Ke zvládnutí této části předmětu nemusíte studovat jinou literaturu, než která je uvedena v kapitole „způsob studia“.

### **Kontrolní otázky**

1. Nakreslete schéma: složky a druhy dopravy a okomentujte.
2. Vyjmenujte ekonomické aspekty dopravy.
3. Proveďte charakteristiku ekonomických aspektů dopravy.
4. Vyjmenujte nástroje, kterými je realizována státní politika dopravy.
5. Kdo zabezpečuje institucionálně výkon státní správy v silniční dopravě a jakými nástroji.
6. Kdo zabezpečuje výkon státní správy v drážní dopravě a jakými nástroji.
7. Druhy drážní dopravy a jejich charakteristika.
8. Vysvětlíte, jsou integrované dopravní systémy.
9. Kdo zabezpečuje výkon státní správy v letecké dopravě a jakými nástroji.
10. Popište prvky spolupráce státní správy a samosprávy v jednotlivých oborech dopravy.
11. Kdo zabezpečuje výkon státní správy ve vodní dopravě a jakými nástroji.